

# 地方都市の市街地の形成過程に関する歴史的考察

## Historical Study on Formation Process of Urban Area in Local City

三寺 潤\*  
(福井大学大学院工学研究科 (センター協力員))  
小塚みすず\*\*  
(大阪府立大学工業高等専門学校)  
本多 義明\*\*\*  
(福井大学名誉教授 (センター協力員))

### 1. はじめに

明治5年に我が国で初めて新橋・横浜間に鉄道が開通し、その後、日本全国に鉄道網が整備されていた。鉄道が整備される以前は、多くの都市は城等が中心に市街地が形成されていた。しかし、鉄道網の整備とともに、多くの交流を促し、その場所に多くの人が滞留する駅が設置されるようになり、それが各都市のその後の都市形成に大きな影響を及ぼしたと考えられる。駅の立地場所は各都市で様々な特徴がある。例えば、明治29年に敦賀・福井間が開通し、同時に福井駅ができた。福井市の場合は駅が旧福井城と比較的近接し、当時の市街地と郊外部の境界部分の場所が選ばれた。当時、鉄道駅は中心部に適さない施設とされ、市街地と郊外部の境界部分に設置される場合も多く、都市によってその立地場所は様々である。加えて、昭和40年代のモータリゼーションの進展により、郊外部においてバイパス等の道路網が急速に整備され、鉄道と道路網の発達により都市の形態はこの100年で大きく変化を遂げた。インフラの整備により、境界を無くしてしまった市街地はアメーバのように広がり、郊外化を後押ししていった。郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が積極的に図られている現在でも、郊外化が進行し続けている都市は存在し、特に地方都市は歯止めが利かず危機的状況に陥っている。

境界を無くし膨張してしまった都市を、人口減少時代に適した本来のあるべき姿（コンパクトな都市形成）へと導くことが急務とされている。つまり、都市収縮を政策的に進めるためには、それぞれの都市の市街地形成の変遷を分析し、その都市にふさわしい集約の形態を議論・検討する必要がある。

(キーワード：鉄道駅、地方都市、市街地形成、類型化)

---

\* Jun Mitera

(Fellowship, University of Fukui, 910-8507)

\*\* Misuzu Kozuka

(Lector, Osaka Prefecture University College of Technology, 572-8572)

\*\* Yoshiaki Honda

(Professor emeritus, University of Fukui, Fukui, 910-8507)

モータリゼーションの進展が著しい 1970 年代に執筆、発刊された服部<sup>1)</sup>の「都市と盛り場：商業立地論序説」によると、都市は都心中心型（仙台など）、都心駅前一体型（静岡など）、駅前中心型（福井など）、双核型（盛岡など）、路線型（長野など）、分離型（海南など）の 6 類型に分けられた。これも、その後の都市の急速な郊外化によって、現在ではこれとは異なった型となっていると思われる。

城、駅と道路、市街地の関係の変遷を分析することにより、今後の都市収縮期における駅と市街地の新たな方向性を探ることが可能となる。そこで、本研究では、都市の維持が課題となっている人口 20 万人から 50 万人程度の“地方都市”に焦点をあて、それぞれが都市収縮を効率的に進めるための基礎的知見を得ることを大きな目的とする。まず、都市の形態が大きく変化した明治期から現在まで 100 年の変化に着目し、①都市形成の変遷の類型化を行う。次に、②類型化された中からケーススタディを取り上げ、現在の都市の特徴を整理し、都市のあるべき姿を考察する。

## 2. 研究の視点と方法

鉄道と都市形成の関係性に着目した研究としては、新谷ら<sup>2)</sup>の鉄道が城下町の近代都市化を促進させた要因と形態的变化に関する研究や、田中ら<sup>3)</sup>による都市施設に着目し、近代都市形成過程を検証した上で都市の魅力について考察し今後の都市計画・交通計画に言及したものもあり、これまでに多くの研究がなされている。また、鉄道と道路との関係に着目した研究としては、岡林ら<sup>4)</sup>による、長崎市を対象とした幕末から明治期、明治期から昭和初期に至る長崎市の道路網の整備の歴史を調査し、道路景観の変遷を示したものがある。しかし、地方都市に焦点をあて、城や鉄道駅の立地場所と道路網との関係、そして市街地形成過程の変遷に着目した研究はあまりみられない。

本研究では、人口 20 万人～50 万人程度の地方都市を対象とし、統計資料による分析に加え、現地調査も踏まえた上で都市形成の変遷を詳細に捉える。なお、本研究で調査対象とする都市は、「地図で読み解く日本の地域変貌<sup>5)</sup>」を参考資料とし、人口 20 万人～50 万人程度の地方都市を選定し、現地調査が実施できた 20 都市を対象とした(表 1)。

まず、都市形成の変化による特徴を以下に示す 3 時点で変遷を捉え、その特徴から類型化を行う。3 時点とは、①鉄道駅設置時（前後）における市街地の状況、②バイパスや高速道路が整備された昭和 40～50 年頃の市街地の状況、③現在（平成 20 年～25 年）の市街地の状況であり、3 時点の市街地形態の変化を各種文献、現地調査等で詳細に整理する。類型化した地方都市からケーススタディとなる都市を選定し、詳細な特徴を比較・考察する。

表 1 調査対象都市

No	都市名	人口(千人)	現地調査日時
1	豊橋市(愛知県)	376 千人	H23.7.15
2	鳥取市(鳥取県)	195 千人	H23.8.10
3	松山市(愛媛県)	515 千人	H23.9.8
4	宇治市(京都府)	190 千人	H23.10.11
5	鹿児島市(鹿児島県)	606 千人	H24.3.12
6	長崎市(長崎県)	438 千人	H24.3.13
7	金沢市(石川県)	462 千人	H24.6.14
8	大津市(滋賀県)	341 千人	H24.5.1
9	富山市(富山県)	422 千人	H24.5.6
10	福山市(広島県)	462 千人	H24.9.25
11	岐阜市(岐阜県)	412 千人	H24.12.8
12	姫路市(兵庫県)	536 千人	H24.8.29
13	奈良市(奈良県)	364 千人	H24.10.16
14	下関市(山口県)	274 千人	H24.8.27
15	盛岡市(岩手県)	300 千人	H25.3.5
16	旭川市(北海道)	347 千人	H25.09.
17	倉敷市(岡山県)	478 千人	H25.8.7
18	岡山市(岡山県)	714 千人	H25.8.8
19	福知山市(京都府)	79 千人	H26.2.13
20	前橋市(群馬県)	335 千人	H26.3.17

### 3. 市街地形態の変化による都市の類型化

現地調査を実施した 20 都市（表 1）について、①駅の設置時期（私鉄も含む）、②現存する城の有無、③戦災を経験しているか否か、④人口や⑤面積、⑥駅と市街地との関係の変化、⑦⑥を視覚的にわかりやすいように市街地の変遷を図示し、表 2 に示す一覧表に整理した。

表 2 より、なかでも⑥の「駅と市街地との関係の変化」に着目し、対象とした地方都市（現地調査を実施した都市）を特徴のあるグループに分類することを試みる。

まず、駅が設置された当初の市街地の形態をみると、「市街地の外縁部（市街地と郊外部の境界部分）に駅が設置された都市」と「市街地より数km離れた郊外に駅が設置された都市」に大きく分けられる。一方、現在の市街地の形態をみると、「駅を中心とした市街地の形成がなされた都市」や「既存の中心部から駅まで市街地が拡大した都市」、「延伸された駅を中心に市街地が拡大した都市」に分けられる。

これらの組み合わせを整理すると、【A：「市街地の外縁部に駅が設置された都市」→「既存の中心部から駅まで市街地が拡大した都市」】、【B：「市街地より離れた郊外に駅が設置された都市」→「既存の中心部から駅まで市街地が拡大した都市」】、【C：「市街地の外縁部に駅が設置された都市」→「駅を中心に市街地が拡大した都市」】、【D：「市街地より離れた郊外に駅が設置された都市」→「駅を中心に市街地が拡大した都市」】の大きく 4 つの群に分類することが出来る。さらに、分類した都市を道路整備の影響を受け市街地形態が変化したか否かを示した。分類した結果を図 1 に示す。

その結果、A 群に属する都市が 9 都市と最も多く、次いで B 群（6 都市）、C 群（5 都市）となった。市街地形態をみると、「既存の中心部から駅まで市街地が拡大した都市」が最も多く、駅の設置場所については、外縁部に設置された都市が多いことがわかる。道路整備の影響を受けたか否かについては、群別にみても明確に特徴があるとは言えない。駅と市街地との関係の変化をみると、駅を中心とした市街地形態を見せている都市は非常に少ないことがわかる。属する都市が非常に少ない D 群については、市街地が広がる場所が制約されている（地形による制約が存在）という特徴がみられた。

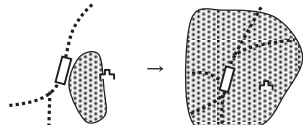
表 2 中心駅と市街地形成の特徴（その 1）

NO	都市名	①駅の設置時期	②城	③戦災	④人口	⑤面積	⑥駅と市街地との関係の変化	⑦市街地の変遷(2時点のみ表記)
1	豊橋市	1888 年(明治 21) 名鉄:1927 年 豊橋鉄道:1924 年	有	市街地壊滅	375,804 人	261.35km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅を中心とした市街地形成	
2	鳥取市	1908 年(明治 41)	有	—	195,434 人	765.66km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅南側も含めて市街地拡大	
3	松山市	1927 年(昭和 2) 伊予鉄道:1888 年	有	市街地壊滅	514,808 人	429.05km <sup>2</sup>	伊予鉄道:市街地外縁部に設置 JR:中心部から約 1 km地点に設置 ↓ 城を中心とした市街地形成	
4	宇治市	1896 年(明治 29) 京阪:1913 年	—	—	189,511 人	67.55km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 既存市街地(南側)が拡大	

表 2 中心駅と市街地形成の特徴（その 2）

N0	都市名	①駅の設置時期	②城	③戦災	④人口	⑤面積	⑥駅と市街地との関係の変化	⑦市街地の変遷（2時点のみ表記）
5	鹿児島市	1901 年(明治 34) 鹿児島市電:1912 年	有	市街地壊滅	605,609 人	547.07 km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅東側も含めて市街地拡大	
6	長崎市	1897 年(明治 30) 長崎電鉄:1914 年	—	市街地壊滅	438,163 人	406.46km <sup>2</sup>	市街地中心部から約 2 km地点に設置 ↓ 湾を囲い駅を中心とした街地形成	
7	金沢市	1898 年(明治 31) 北陸鉄道:1915 年	有	—	461,947 人	467.77km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅東側も含めて市街地拡大	
8	大津市	1880 年(明治 13)	有	有	340,728 人	464.10km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 移転した駅に向かって市街地拡大	
9	富山市	1899 年(明治 32)	有	市街地壊滅	421,890 人	1241.85km <sup>2</sup>	市街地の外に設置 ↓ 駅北側も含めて市街地拡大	
10	福山市	1891 年(明治 24)	有	市街地壊滅	462,330 人	518.14km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅に向かって市街地拡大	
11	岐阜市	1887 年(明治 20)	有	市街地壊滅	412,395 人	202.89km <sup>2</sup>	市街地の外に設置 ↓ 駅北側も含めて市街地拡大	
12	姫路市	1888 年(明治 21)	有	市街地壊滅	535,711 人	534.44km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅に向かって市街地拡大	
13	奈良市	1890 年(明治 23)	—	—	363,770 人	276.84km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅に向かって市街地拡大	
14	下関市	1901 年(明治 34)	—	市街地壊滅	274,273 人	716.17km <sup>2</sup>	市街地の外に設置 ↓ 駅まで市街地が拡大	
15	盛岡市	1890 年(明治 23)	有	市街地壊滅	300,202 人	886.47km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅まで市街地が拡大	
16	旭川市	1898 年(明治 31)	—	市街地壊滅	347,063 人	747.60km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅周辺も含めて市街地拡大	

表 2 中心駅と市街地形成の特徴（その 3）

	都市名	①駅の設置時期	②城	③戦災	④人口	⑤面積	⑥駅と市街地との関係の変化	⑦市街地の変遷(2時点のみ表記)
17	倉敷市	1891 年(明治 24)	有	市街地壊滅	478,362 人	354.73km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅周辺も含めて市街地拡大	
18	岡山市	1912 年(明治 45)	有	市街地壊滅	713,943 人	789.92km <sup>2</sup>	市街地外縁部に設置 ↓ 駅周辺も含めて市街地拡大	
19	福知山市	1904 年(明治 37)	有	-	78,806 人	552.57km <sup>2</sup>	市街地の外に設置 ↓ 駅まで市街地拡大	
20	前橋市	1889 年(明治 22)	有	市街地壊滅	335,432 人	311.64km <sup>2</sup>	市街地の外に設置 ↓ 駅まで市街地拡大	

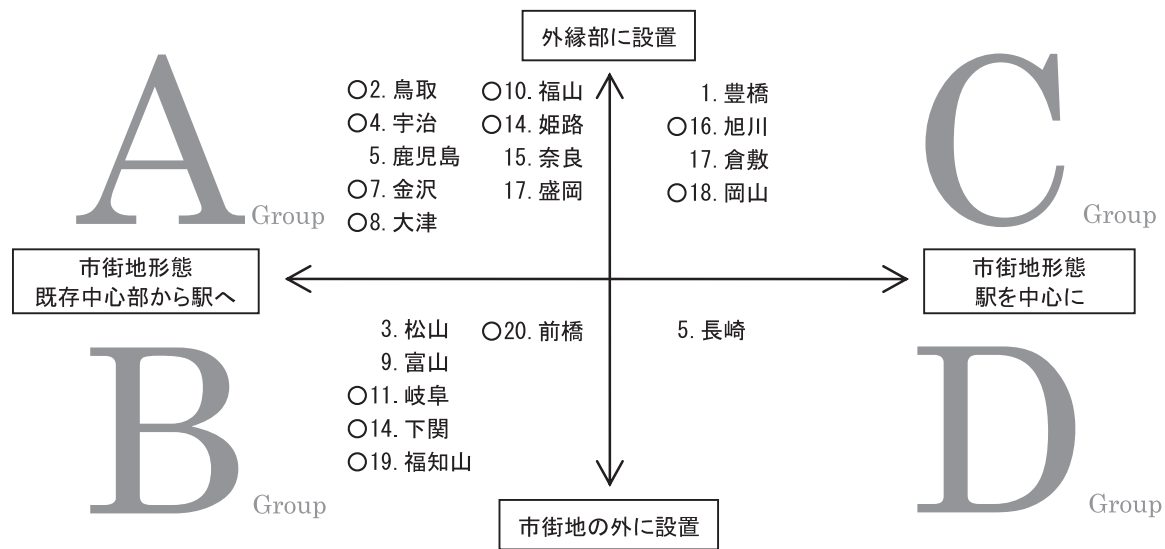


図 1 調査対象都市の類型化（○印は道路整備の影響を受けた都市）

以上より、駅が設置された当初の市街地の形態から現在の市街地の形態への変化に着目すると、市街地拡大の傾向は、鉄道の駅の位置に大きく影響されるとともに、例えば河川や山などの地形上の制約、幹線道路等の配置などが拡大の傾向と関連づけられることがわかる。また、本論では詳細に分析はおこなっていないが、旧市街地の状況、戦災など、種々の要因が影響したとも考えられる。

次章では、分類された都市が多かった A 群と B 群に着目し、ケーススタディにより、拡大した市街地の状況、市街地拡大の傾向等を詳細に整理し、市街地形態の特徴をみる。



## 4. ケーススタディによる現在の市街地形態の特徴

ここでは、表2及び図1で整理した4類型の中から、分類された都市が多かったA群とB群に着目し、各類型より代表的な都市を選定し、現地調査および文献調査による事例分析をおこなう。

### 4-1. A群（外縁部に駅が設置→既存の中心部から現在の駅へ市街地が拡大）：大津市

大津市は、滋賀県の南西端に位置する市で、同県の県庁所在地である都市。中核市に指定されている。天智天皇が近江大津宮に遷都して以来の歴史を持つ古都であり、寺社仏閣をはじめ多くの史跡が所在する。また、大津は、その名の通り、琵琶湖の水上交通の要衝であった。京都市に隣接することから、同市の衛星都市としても発展してきた。なお、都道府県庁所在地同士が隣接している例は少なく、両市の中心部からの距離が約10kmしか離れていない。

#### ①明治・大正・昭和初期

1880年に官設鉄道の大津駅（現在の浜大津駅）が開業。市街地の中心部（縁辺部）に駅が設置された。東海道本線のルート変更により支線の駅となり、浜大津に改称される。一方、現在の大津駅は1921年に開通した膳所駅～京都駅間の新線上に新線開通と同時に開業した。現在の大津駅は、開業当時は郊外部に設置されている。

#### ②戦後・高度成長期

現在のJR大津駅は郊外部に位置していたため、市街地は現在の浜大津駅と膳所駅を中心に発展していった。山地と琵琶湖に挟まれた大津旧市街では、都市機能の増大につれて必要となる施設用地を湖岸の埋め立てによってまかなってきた。特に、高度成長期以降の埋立面積は膨大なものであり、琵琶湖湖岸の風景は激変している。市街地背後の山手の宅地開発や名神高速道路建設の際に出た土砂が使われており、都市域の拡張は山川と湖側とで連動していた。なお、山手の住宅地（現在のJR大津駅周辺も含まれる）は京都・大阪への通勤者のベッドタウンとなっている。

#### ③現在

JR大津駅周辺地区には、滋賀県庁をはじめとする県の中核を担う公共施設が集積している。現在、JR大津駅・京阪浜大津駅周辺地区を重点整備地区（名称：大津駅周辺地区）と位置付け、バリアフリー化等、様々な都市整備を進めている。JR大津駅から浜大津駅向かう途中に町屋を再生・復元した「まちづくり『大津百町館』」があり、市民団体が中心となってまちなか活性化などに取り組んでいる。大津は「湖都」と呼ばれるように琵琶湖とともに発展した都市であるが、湖岸には高層マンションが立ち並ぶ光景は今もなお増え続けている。琵琶湖岸の景観保全と都市開発との調和が課題である。

#### ④将来の方向性

A群に属する大津市だが、駅の設置場所は時代により移り変わっている。旧道を中心に整備された国道沿道、またその周辺まで市街地が拡大している。これら道路整備や鉄道整備網の発達により人口が増加しているにもかかわらず、市街地の中心部は必ずしも活性化している状態とはいえない。大津は歴史もあり琵琶湖という固有の財産を持つ都市である。街としての存在価値を高めるためにも、単なる「ベッドタウン」から脱却する時期なのかもしれない。地域に住まう人々の意識（地域への愛着）が今後の発展の鍵になると考えられる。

#### 4-2. B 群（外縁部に駅が設置→既存の中心部から現在の駅へ市街地が拡大）：松山市

松山市は、愛媛県の中部に位置する中核市である。県庁所在地であり、四国地方で最大の人口を擁する。西は瀬戸内海に面しており、北と東は高縄半島の山々、南は四国山地に接している。2005 年に北条市および温泉郡中島町を編入し、人口 51 万人を突破した。四国では数少ない人口増加中の都市である。3000 年の歴史を有する道後温泉や日本で最後の完全な城郭建築とされる松山城があり、正岡子規や夏目漱石ゆかりの地で、文学の街でもある。

##### ①明治・大正・昭和初期

松山市内には既に 1888 年に開業していた伊予鉄道の松山駅（現在の松山市駅）が存在しており、松山城と松山市駅を中心に市街地が形成されていた。1927 年に国鉄松山駅が開業されたが、その当時は松山市街の中心からはずれた中心市街地西端に位置していた。国鉄線開業が遅かったため松山市が市街中心部への鉄道引き込みを拒否した為である。その結果、当時の温泉郡南江戸村の田園地帯に駅を設置された。

##### ②戦後・高度成長期

戦後、伊予鉄道松山市駅を中心に市街地が拡大するに伴い、松山駅東側にも開発が進む。しかし、駅周辺地区については、市街化調整区域が残っており、ビルの横に田んぼがあるというアンバランスな様相を持ちながら開発がすすめられてきた。市街地の変遷をみると、伊予鉄道・松山市駅を中心とした市街地の拡大が松山駅周辺にまで広がってきたことがわかる。

##### ③現在

コンパクトシティ構想により、松山市駅および松山城を中心に様々な文化施設が集中して立地している（路面電車の伊予鉄道の環状線駅を中心に市街地形成が進む）。中規模都市レベルの市街地を有し、道後温泉、松山城、松山総合公園、愛媛県美術館、坂の上の雲ミュージアム、子規記念博物館、伊予かすり会館、伊丹十三記念館など多様な文化的観光スポットがある。現在、松山駅では高架化事業が進んでおり、それにあわせて市街地としての再生も目指す計画）が進行中である。

##### ④将来の方向性

B 群に属している松山市であるが、最初に敷設された伊予鉄道松山市駅を中心に市街地が形成され、市街地の外に設置された JR 松山駅まで市街地が拡大した都市である。しかし、松山市の場合、都市拡大は伊予鉄道松山市駅および JR 松山駅周辺に留まっており、非常にコンパクトな都市となっている。路面電車やバス等の公共交通機関、駅周辺地区（JR、伊予鉄道）には主要施設や観光施設が集積しており、今後のまちづくりに欠かせない要素はそろっている。さらなる発展を考えるとすれば、市街地の拡大を JR 松山駅周辺までにとどめ、土地利用をコントロールし、密度を高めていく必要がある。

## 5. まとめ

本研究では、都市の維持が課題となっている人口 20 万人から 50 万人程度の“地方都市”に焦点をあて、現地調査を実施し、城、駅と道路、市街地の関係の変遷を分析することにより、今後の都市収縮期における駅と市街地の新たな方向性を探るための以下の基礎的知見を得た。

- (1) 現地調査実施都市を対象とし、駅の設置時期（私鉄も含む）や現存する城の有無、戦災を経験しているか否か、人口や面積、駅と市街地との関係の変化を示し、一覧表に整理を行なった。中でも「駅と市街地との関係の変化」に着目し、対象とした地方都市（現地調査を実施した都市）を特徴のある 4 つの群に分類した。

市街地拡大の傾向は、鉄道の駅の位置に大きく影響されるとともに、例えば河川や山などの地形上の制約、幹線道路等の配置などが拡大の傾向と関連づけられることがわかった。

- (2) 4 類型の中から、分類された都市が最も多かった A 群と B 群に着目し、各類型より代表的な都市（大津市、松山市）を選定し、現地調査および文献調査による事例分析をおこなった。ケーススタディを通して、現在の都市の特徴を整理し、将来の都市の方向性の考察をおこなった。

#### 【謝辞】

最後に、本研究を進めるにあたり、資料収集や調査・分析など多岐に亘り協力していただきました、福井地域環境研究会の交通分科会メンバー（川本義海氏、今度充之氏、長村一男氏、橋本拓己氏、前川政人氏、三輪裕一氏、宮本好昭氏、吉村朋矩氏）に深く感謝の意を表する。

#### 【参考文献】

- 1) 服部銈二郎, 「都市と盛り場：商業立地論序説」, 同友館, 1977
- 2) 新谷洋二・堤佳代, 「旧城下町における鉄道の導入とその後の町の変容に関する研究」, 日本土木史研究発表会論文集, vol. 7, pp. 113-119, 1987
- 3) 田中尚人・秋山孝正・伊藤宏匡, 「都市施設に着目した電気軌道網による近代都市形成過程の検証」, 土木計画学・論文集, No. 23, No. 2, pp. 373-379, 2006
- 4) 岡林隆敏・林田幸誠, 「長崎市の近代都市形成と道路網の整備」, 土木史研究, 第 14 号, pp. 183-190, 1994
- 5) 平岡 昭利, 「地図で読み解く日本の地域変貌」, 海青社, 2008